

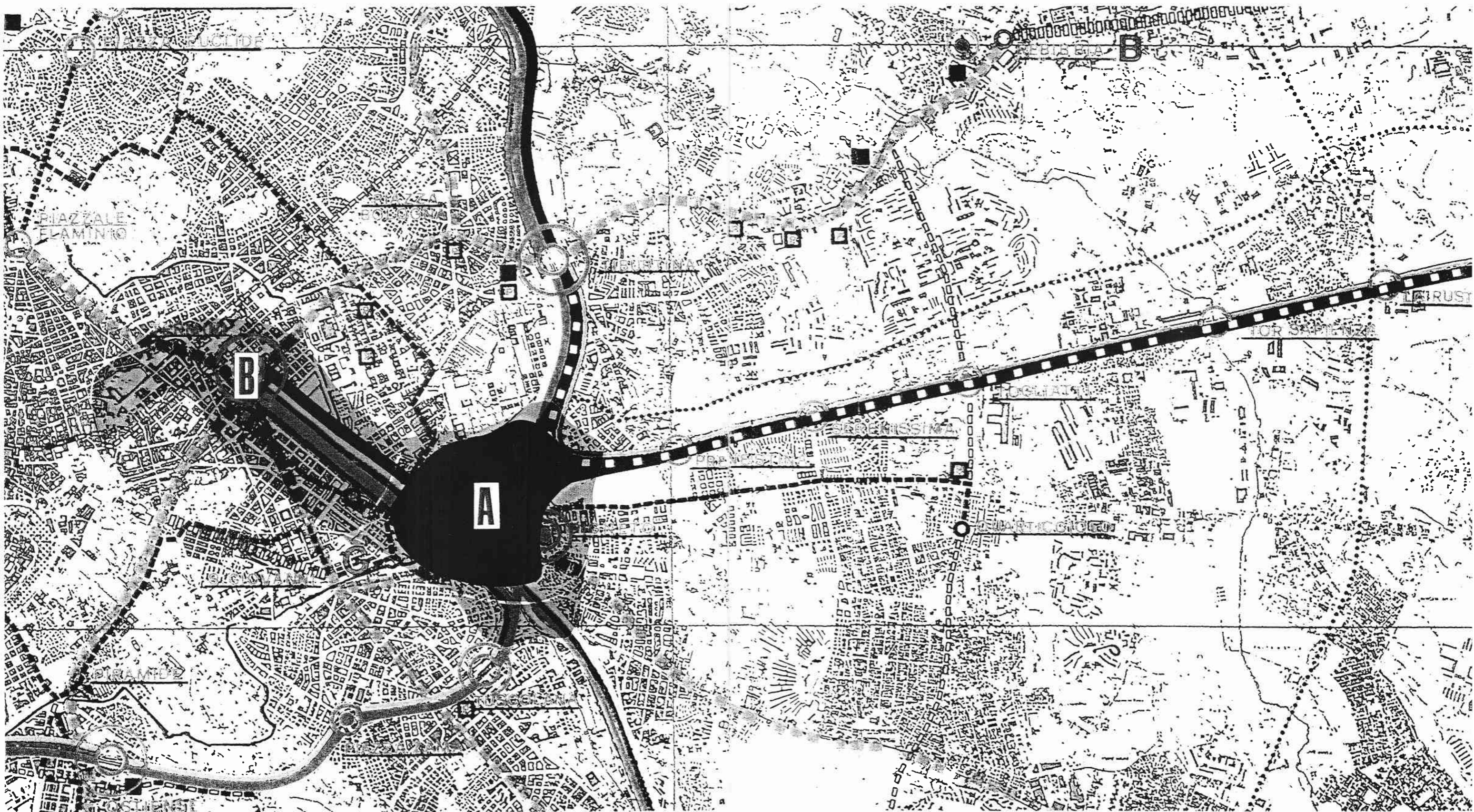


LA DIMENSIONE E IL VALORE DEL POSSIBILE E NECESSARIO NEL "CENTRO INTERMODALE DI ROMA"

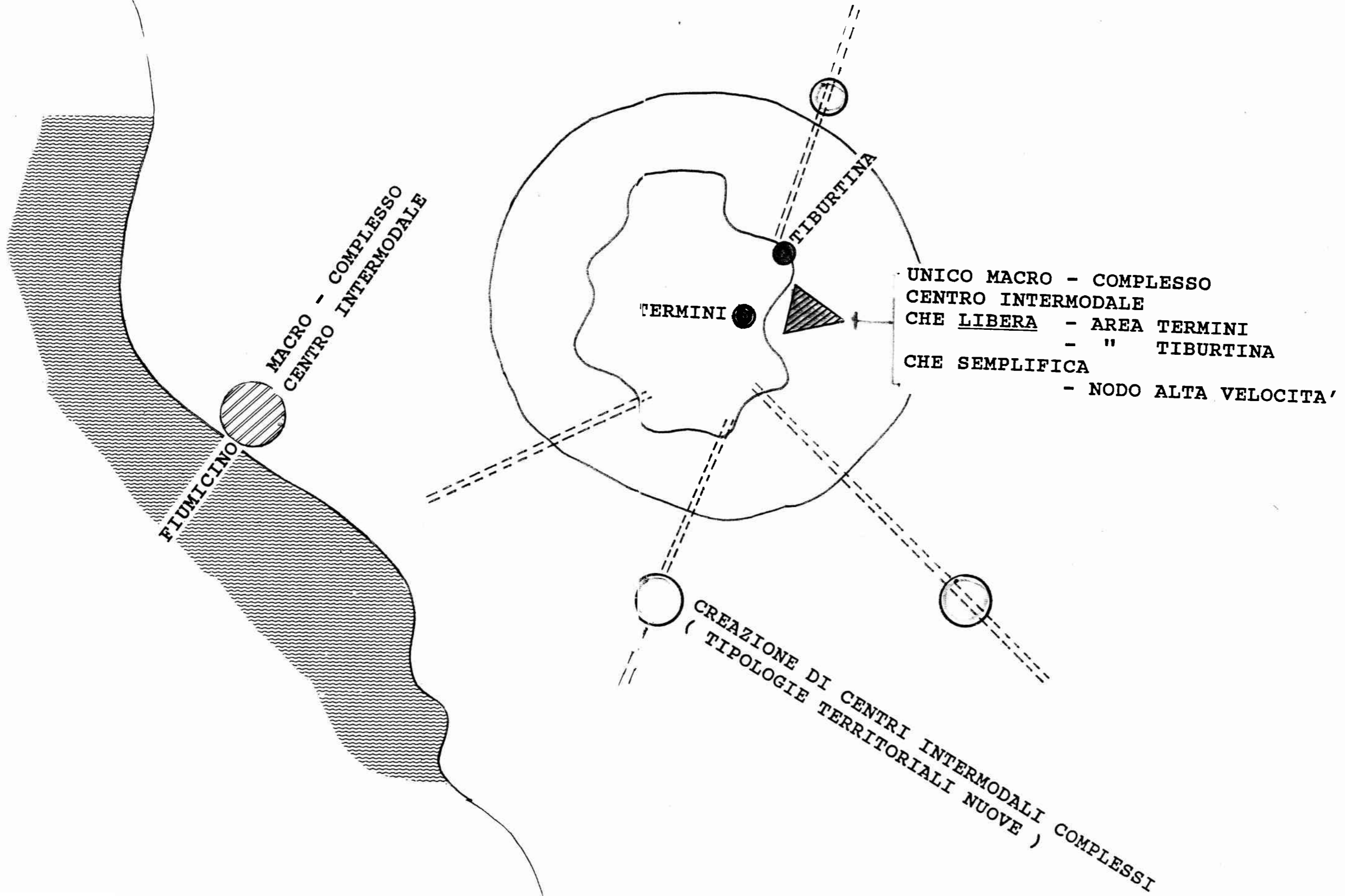
La dimensione logica dell'ambito di influenza dell'arrivo a Roma dell'Alta Velocita' e' di due nature :

-  A - il Centro Intermodale romano attivato dall'Alta Velocita' (e' ovvio che deve valere di piu' del Centro Intermodale Fiumicino) ;
-  B - lo spazio della Centralita' romana che in modi diversi puo' e deve beneficiare del cambiamento infrastrutturale che la Alta Velocita' attiva



IL PIANO LOGICO PER L'INTERMODALITA' A ROMA

IL PIANO LOGICO PER ROMA
E' DAL PUNTO DI VISTA INTERMODALE
20 % A ROMA E L' 80 % NELL'INTORNO



PER REALIZZARE....

IL PIANO LOGICO PER L'INTERMODALITA' A ROMA

- NECESSITA DEFINIRE:**
- 3 NUOVE TIPOLOGIE ORGANIZZANTI :
 - 1 - CENTRI INTERMODALI BASE
 - 2 - MINI -CENTRI INTERMODALI ATTREZZATI
 - URBANI | EX
 - SUB-URBANI | STAZIONI
 - 3 - CENTRI INTERMODALI INTEGRANTI NEL TERRITORIO

il tema, può essere affrontato su due livelli

— pura strumentalità e aderenza al minimo livello con l'intorno urbano.

— rendere l'A.V. grande occasione per Roma.

Uno scenario di una NEO-CONSOLARE ATTREZZATA che nasce (o ARRIVA) in un POLO intermodale attrezzato a ricevere una DENSITA' DI RAPPORTI

- SCAMBIO fra mezzi di mobilità
- SCAMBIO fra operosità locale romana ed europea.

(rialacciare ai piani per Termini degli anni '20 e '30).

INTER MODALITA'

E' una parola da tutti accettata ed ostacolata da molte realtà.

Per realizzare un livello reale di intermodalità è indispensabile, a monte, un progetto frutto dell'organico collegamento fra diverse discipline e soprattutto, di diverse realtà manageriali.

Una lunga tradizione ha consolidato l'isolamento dei programmi dei vari Enti che governano gomma, aria, acqua e ferro.

Un innovamento tipologico può ridurre, nel tempo, alcune resistenze.

Il tema intermodalità è da affrontare nelle due dimensioni :

- GRANDI CITTA' e ALTA VELOCITA'
- NUCLEI URBANI MEDIO PICCOLI E RETI SECONDARIE
- Il secondo soggetto è il più complesso (la nostra legislazione e cultura sono in ritardo in questo settore)
- Nel primo soggetto la prevalenza è architettonica-organizzativa.

La base su cui costruire - sviluppare la ricerca su questo tema è collegata alla progettazione di ambiti intermodali caricati di polifunzionalità. Questi ambiti intermodali urbani saranno classificati per categorie.

Oltre al coordinamento fra linee attivate e punti intermodali dotati di servizi è possibile dilatare il tema intermodalità attraverso la sovrapposizione di linee di mobilità (ad es. mobilità su gomma sovrapposa alla mobilità su ferro).

L'altro fattore determinato in questo possibile programma è la DIFFERENZIAZIONE dei mix funzionali per ogni punto intermodale (o punti intermodali di diverse categorie).

Una nuova funzione urbana da addossare alla intermodalità è quella suggerita dal seguente diagramma.

Il tema, in questa sede, viene solamente "SOLLEVATO" e a mò di indicazione viene esposto il tema di un settore urbano dove la INTERMODALITA' potrebbe emergere come tema di enorme rilevanza e precisa priorità.

LA RICENTRALIZZAZIONE DEL SISTEMA URBANO DI ROMA

Il potenziamento del sistema mobilità e dei punti intermodali possono realizzare, dopo troppi anni di caotica dilatazione, una RICENTRALIZZAZIONE DEL SISTEMA URBANO DI ROMA.

● LA RICENTRALIZZAZIONE DEL SISTEMA URBANO PUO' ESSERE VISTA COME UNA CHIAVE DETERMINANTE PER APRIRE IL DISCORSO DELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA NE CONSEGUE :

- CHIUSURA AL COSTRUIRE PERIFERICO
(STOP ALLA MACCHIA D'OLIO)
- POTENZIAMENTO DELLE POLARITA' LAZIALI
- ASSUNZIONE DEL TIPOLOGICO POST-INDUSTRIALE (A ROMA NON ESISTE NULLA)
RICHiesto DAI GRANDI NUMERI (MILIONI DI VISITATORI) NELLA CENTRALITA'
- DELEGARE IL NEO-TIPOLOGICO FUNZIONALE ALL'INCREMENTO PRODUTTIVO
(+ IL "LOCALE") NEI POLI TERRITORIALI

● LA RICENTRALIZZAZIONE DEL SISTEMA URBANO PERMETTE DI PENSARE UN SISTEMA DI RETI DIFFERENZIATE O PRIVILEGGIANTI DELLE CATEGORIE PER ESEMPIO:

1) IL RECUPERO DELLE RISORSE ARCHEOLOGICHE URBANE + TERRITORIALI

LA RETE DELL'ARCHEOLOGIA
" " DELL'URBANO ANTICO
" " DEI PRODOTTI DOC
" " DEL PAESAGGIO
" " DEL LUDICO REGIONALE

2) IL RECUPERO DEI VALORI EDILIZII NEGLI INSEDIAMENTI LAZIALI E NELLA CINTA URBANA

LO SCENARIO -SCHEMA DELLA INTERMODALITA' URBANA

I riferimenti locali — PIANO FERRO
— PIANO METRO
— POSSIBILE PIANO METRO LEGGERE,
— LINEE PUBBLICHE ATAC-ACOTRAL

I riferimenti metropolitani — LINEE NAZIONALI
— " REGIONALI

1) Lo schema, può esprimere 2 ipotesi BASE — CENTRALITA' DIRETTA
— CENTRALITA' MEDIATA

2) Lo schema, forse deve esprimere una prevalenza intermodale nell'ambito del triangolo
TERMINI-TIBURTINO-SDO

DALL' IDEA DI STAZIONE ALLA REALTA' INTERMODALE

Il tema centrale della problematica sollevata dal riuso delle aree ferroviarie a Roma e', per il momento, tralasciata.

E' il passaggio dalla IDEA di STAZIONE al concetto di INTERMODALITA' COMPLESSA.

La Stazione e' nata non come spazio intermodale, ma di arrivo, da cui l'idea base di Stazione di Testa quale punto fisso (la stazione non di testa era un accadimento, localmente necessario) .

Oggi la mobilita' si esprime sempre con SCAMBIO di mezzi .

E' l'idea di Stazione che deve modificarsi.

In relazione a questa premessa, il punto che dovrebbe essere centrale della problematica romana e' :

- il come trasformare l'ambito di maggiore potenza di mobilita' in SPAZIO INTERMODALE COMPLESSO, che va dall'Alta Velocita' alle linee urbane di piu' tipi.

Questo tema , in questa fase, necessariamente o volutamente ignorato

Parlando di INTERMODALITA' sono compresi :

- aereo
- elicottero
- linee nazionali
- " locali
- " urbane
- metropolitana
- shuttle
- bus
- taxi
- privati.

Il tema va quindi affrontato anche dal punto di vista delle linee cittadine (ATAC , ACOTRAL) e soprattutto dal punto di vista della GOMMA.

SVILUPPO TEMATICO DI UN SETTORE "ECCELLENTE"

IPOTESI DI STRUTTURAZIONE CIVICA E INFRASTRUTTURALE DEL TRIANGOLO: TERMINI TIBURTINO S.D.O.

Lo schema proposto si basa su un concetto chiave: FINE DELL'IDEA DI STAZIONE

e

INIZIO DI UNA NUOVA TIPOLOGIA

CHE E' PARZIALMENTE COINCIDENTE

NEI CONTESTI URBANI E

TERRITORIALI:

L'AMBITO INTERMODALE

(In questo concetto è implicita la
riduzione dell'idea di stazione di testa.)

Questo concetto permette e costringe il pensare progettualmente lo spazio Termini e Tiburtino e le aree che li collegano come ad un UNICO SPAZIO DA ATTREZZARE PER L'INTERMODALITA'.

Questo concetto permette di collegare i vari sistemi di mobilità in un unico processo progettuale.

Questo concetto permette di:

1) - preparare il nuovo assetto intermodale in aree praticamente "VUOTE".

Questo dato permette di far lavorare le due stazioni Termini e Tiburtino mentre si prepara il nuovo assetto (certo non elimina disguidi - ma li RIDUCE).

Questo concetto permette di diminuire i carichi trasportistici, soprattutto a Termini. Vengono così "liberate" per funzioni urbane aree di alto valore e caricate di intermodalità aree di più basso valore immobiliare.

SI DEVE ESPRIMERE UNA TESI GENERALE CHE ACCOLGA QUALSIASI ACCADIMENTO PROGETTUALE

" LOCALE " (ANCHE IL TIBURTINO) IN UN SISTEMA DI INSIEME

Il triangolo Tiburtino - Termini ed il dirimpettaio S.D.O. ad est, e' un' area dove la mobilita', nell'attuale configurazione, e' composta da tratti semi - eccellenti e da colli di bottiglia drammatici; non ha nessuna fluidita'.

Nello stesso tempo e' l'area romana a piu' forte concentrazione di Stazioni.

Ancora, e' il luogo di ripartenza per diramarsi radialmente sull'intero tessuto urbano consolidato.

E' carente il rapporto tra l'OVEST, il luogo della centralita' romana, ed il NEO-EST e si esprime la NECESSITA' di elaborare uno schema intermodale per l'intera area :

- il triangolo Tiburtino - Termini - S.D.O. puo' diventare SPAZIO INTERMODALE, in cui la parola " Stazione " viene cancellata (gli schemi allegati lo rendono evidente).

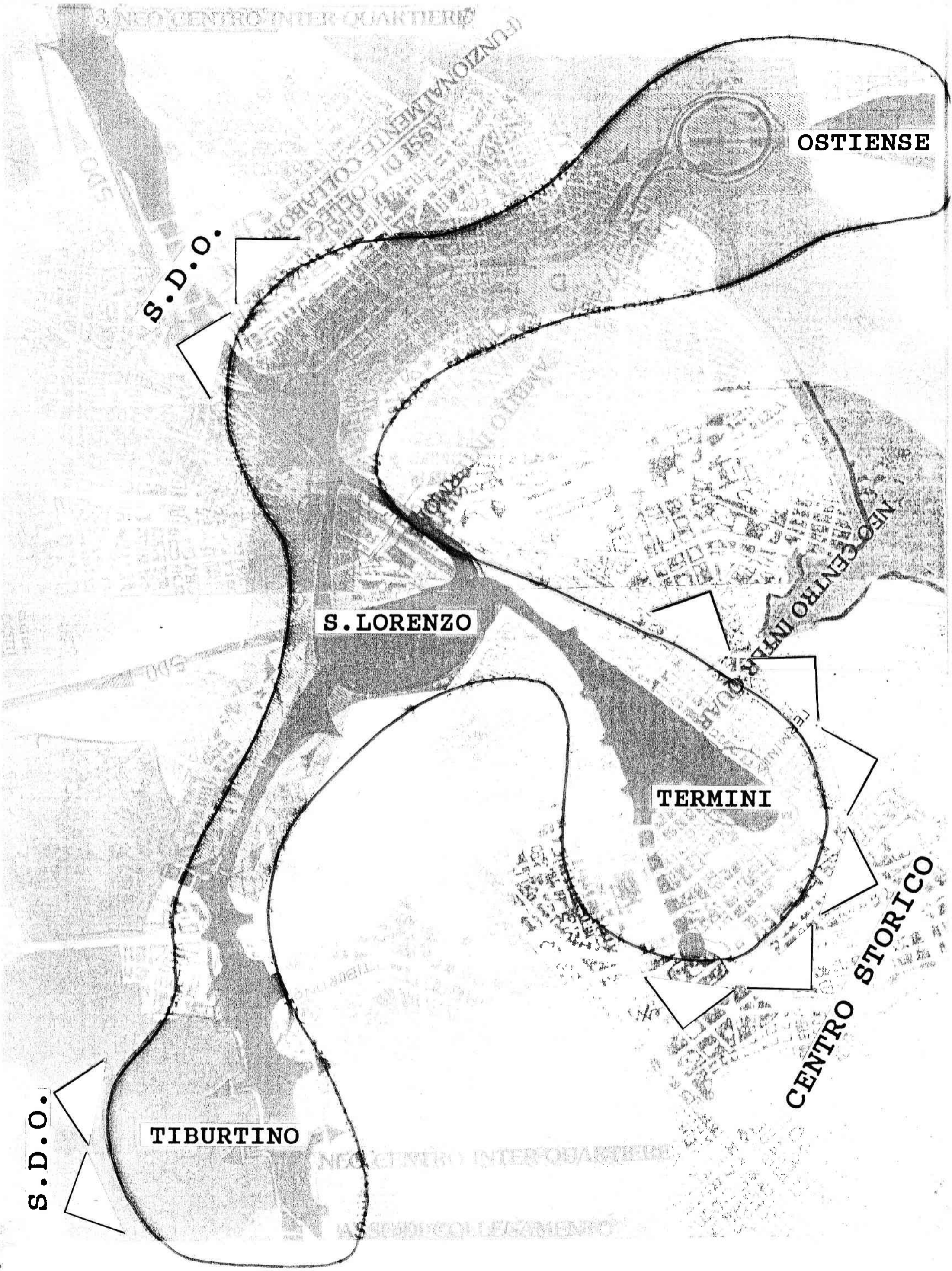
SPAZIO INTERMODALE diffuso che si puo' estendere su vaste aree F.S. ed accogliere tutti i mezzi della mobilita' e tutti i servizi relativi per trasformare un luogo di scambio passivo in spazio urbano attivo.

Nel "grande triangolo animato", equidistante sia da Tiburtino che da Termini e collegato a due assi che si diramano, uno verso Sud e l'altro verso Est nella direzione dello S.D.O., dovrebbero trovare sede tutti i nodi di scambio delle varie categorie prima citate.

UNA INTERMODALITA' DIFFUSA IN UN AMBITO, NON CONCENTRATA IN UN PUNTO.

E' un concetto base da inserire nel nuovo piano trasporti regionale e che potrebbe fornire la base - il nucleo di riordino della mobilita' urbana.

Se questo tema va tralasciato si puo', programmare il riattivare in parte questa funzione attraverso uno studio dell'uso dell'area ferroviaria per la mobilita' su gomma.



OSTIENSE

S.D.O.

S. LORENZO

TERMINI

TIBURTINO

CENTRO STORICO

S.D.O.

IL GRANDE POLO INTERMODALE ESPANDE LA CENTRALITA (CON PENETRAZIONE A TERMINI)